

Il ponte sobre o Tejo: metafora di un Portogallo in transizione*

Annarita Gori

The Ponte sobre o Tejo: a key to reading the Contemporary Portugal. On August 6th 1966 the *Ponte sobre o Tejo* was inaugurated. It was the biggest European suspension bridge ever built. Roger Blought, president of the construction firm – the United States Steel Company – defined it as an “iconic structure” for the city such as the Eiffel Tower in Paris or the Statue of Liberty in New York. The symbolic power of the bridge is well demonstrated by the several changes of its name: *Ponte sobre o Tejo* the official denomination; Salazar Bridge in 1966 and 25th of April Bridge in 1974 after the carnation revolution. Nevertheless restricting the study of this infrastructure only to its iconic dimension would be simplistic. This article, through the analysis of archive documents and newspapers, aims to investigate the bridge as a key to read some aspects of Contemporary Portugal paying particular attention to the period between the 1950s and 1960s: national economic and technological development, urban and demographic changes, and international relationships.

Keywords: Estado Novo; Bridge; Portuguese Economy; Urbanism; Propaganda; Commemorations.

Il 6 agosto 1966 fu inaugurato il più grande ponte sospeso in acciaio e cemento armato d'Europa: il *ponte sobre o Tejo* di Lisbona. Roger Blough, presidente della società costruttrice – la *United States Steel Company* – lo definì «un'opera iconica» come la Tour Eiffel o la Statua della libertà.

Il ponte sul Tago, grazie anche alla sua imponente struttura, che lo rende visibile dalla maggior parte delle zone della città e dai paesi della riva sud, divenne da subito parte integrante del paesaggio urbano e un'icona non solo per Lisbona, ma per tutto il paese. La potenza simbolica del ponte è riscontrabile nel susseguirsi dei cambiamenti di intitolazione. Il ponte di Lisbona, ha recentemente notato l'urbanista Luís Ferreira Rodrigues, al pari dello scrittore portoghese Fernando Pessoa, «è simultaneamente sé stesso e l'insieme dei suoi eteronimi»¹. Il primo di questi, che tutt'oggi rimane il nome ufficiale, è *ponte sobre o Tejo* e fu prevalentemente usato tra il 1876 e l'inizio degli anni '50 quando si iniziò ipotizzare di intitolare l'opera a António Salazar. Una proclamazione che fu consacrata nel 1966 ma che non ebbe nessuna discussione formale in parlamento, restando un omaggio «spontaneo» all'uomo che da quasi quattro decenni governava il paese. Altrettanto spontaneamente, subito dopo la rivoluzione dei garofani, il nome del dittatore fu sostituito dalla scritta: *pon-*

* Ricerca finanziata dalla Fundação para a Ciência e Tecnologia SFRH/BPD/89272/2012.

¹ L.F. Rodrigues, *A ponte inevitável. A história da ponte 25 de Abril*, Lisboa, Guerra e Paz, 2016, p. 265.

te 25 de Abril. Tale designazione, pur non essendo mai stata ratificata, è attualmente quella con cui viene chiamata l'opera.

Fermarsi alla sola dimensione iconica e alle vicende legate all'avvicendamento delle intitolazioni sarebbe però riduttivo. Il saggio vuole quindi affiancare alla riflessione sul significato simbolico e propagandistico che riveste il ponte anche alcune considerazioni sul Portogallo contemporaneo che l'analisi dei documenti di archivio e della stampa legati alle fasi di progettazione e costruzione hanno messo in luce. Lo studio del ponte consente infatti di indagare, sotto questa particolare lente di lettura, i problemi legati allo sviluppo economico della città e delle regioni circostanti, ai mutamenti urbanistici e ai cambiamenti nelle relazioni internazionali tra la metà degli anni '50 e la metà degli anni '60.

1. Il ponte sobre o Tejo: un «sogno» lungo quasi un secolo

Con l'aumento delle ferrovie e delle manifatture legato alla seconda rivoluzione industriale in molte città furono eretti nuovi ponti che facilitarono lo spostamento di merci e persone. Anche sul Tago, tra il 1862 e il 1909, furono aperti 8 dei 18 ponti presenti in territorio portoghese. Questi, pur incrementando la viabilità all'interno del paese, furono costruiti a monte del vasto estuario del Tago non avendo di fatto un impatto diretto su Lisbona.

Le difficoltà geo-morfologiche tuttavia non impedirono che già a fine Ottocento fossero presentati dei progetti per unire Lisbona con la sponda sud. Il primo fu quello dell'ingegnere portoghese Miguel Pais che nel 1876, prendendo a modello la struttura del ponte *Dona Maria Pia* sul Doro di Theophile Seyrig, propose un collegamento tra Lisbona e Montijo per il traffico di carrozze e treni². Il progetto, pur riscuotendo notevoli favori sulla stampa e tra le autorità politiche distrettuali e cittadine, non venne realizzato. Nel 1889 fu lo stesso Seyrig – che nel frattempo aveva completato anche il ponte *Dom Luís I* a Porto – a proporre, insieme a Edmond Bartissol, un ponte tra Lisbona e Almada. Il progetto si differenziava da quello di Pais sotto vari aspetti. In primo luogo calcolava una maggiore distanza tra i piloni rendendo la struttura più «elegante e degna di una città come la nostra»³ e consentendo il passaggio delle navi; inoltre prevedeva l'uso dell'acciaio e la disposizione del traffico ferroviario e stradale su un unico piano; infine la zona scelta era quella di Alcântara più a ridosso della foce del fiume. L'opera avrebbe collegato la stazione ferroviaria lisboeta del Rossio sia con il porto, di cui erano iniziati i lavori nel 1887, sia con le stazioni della sponda sud influenzando positivamente su quest'area e, più in generale, sulle regioni meridionali del paese⁴. L'elevato costo dell'acciaio e dei

² M. Pais, *Ponte sobre o Tejo*, Lisboa, Universal, 1879, cit. in GPST, *A ponte Salazar*, Lisboa, Gris, 1966, p. 13.

³ *A Ponte sobre o Tejo*, in «O Ocidente», n. 380, luglio 1889, p. 155.

⁴ E. Bartissol e T. Seyrig, *Projet de traversée du Tage*, Paris e Lisboa, [s.e.], 1889.

collegamenti ferroviari non resero realizzabile il progetto. Negli anni successivi furono presentate altre proposte; tra quelle che ottennero maggior credito quella dello spagnolo Alfonso Peña y Boeuf del 1921 e quella del duo portoghese-brasiliano José Cortez e Ângelo Bruhns del 1926. La prima, che prevedeva un ponte composto da 14 piloni tra Lisbona e Cacilhas⁵, fu al centro di una aspra polemica sulla stampa. A condurla fu il deputato Francisco Sales Ramos da Costa che, in nome «degli interessi della nazione»⁶, criticava la scelta strutturale dei piloni giudicati un pericolo per la città in caso di inondazioni o terremoti e un ostacolo al passaggio delle navi e quindi del pieno utilizzo del porto della città. Le critiche influirono sulla discussione parlamentare e il progetto non fu approvato. La proposta di Cortez-Bruhns prevedeva un ponte sospeso tra Lisbona e Almada che strutturalmente, nel ricorso alle torri e ai cavi metallici di sostegno, presentava notevoli affinità con quello di Brooklyn inaugurato nel 1883 che evidentemente aveva avuto un'eco mondiale. L'opera tuttavia dal punto di vista architettonico era declinata in stile portoghese: i piloni di ancoraggio erano in stile neomanuelino e richiama la torre di Belém, uno dei simboli dell'identità nazionale.

Le proposte fin qui brevemente accennate furono per lo più frutto dell'intraprendenza di singoli ingegneri che avevano chiesto allo Stato una concessione per la costruzione del ponte. L'idea di collegare Lisbona con la riva sud non nacque dunque con l'instaurazione della dittatura, ma fu solo con l'avvento dell'*Estado Novo* che si iniziò a pensare al problema in modo sistematico. Nel 1930 fu varato un decreto che potenziava la rete ferroviaria e prevedeva la costruzione di un ponte che riprendesse il tracciato di Pais del 1876⁷. Quattro anni più tardi, sotto l'impulso del ministro delle Opere pubbliche Duarte Pacheco⁸, fu aperto il primo concorso per la costruzione e la gestione cinquantennale del ponte tra Lisbona e Montijo⁹. Il bando ebbe un buon riscontro internazionale: 3 dei 4 progetti furono presentati da consorzi stranieri tra cui lo statunitense *United States Steel Company*. Il concorso fu però annullato per motivi principalmente economici legati al costo complessivo dell'opera e al *Plano de melhoramentos públicos* che, per il triennio 1932-35, prevedeva una distribuzione dei fondi per le opere già avviate¹⁰. Alla situazione economica si sommò negli anni seguenti il clima di incertezza dovuto alla guerra di Spagna che rendeva rischioso intraprendere un'opera di tale grandezza.

⁵ *A ponte Salazar*, cit., p. 14. Si rimanda a questo testo e al volume di Rodrigues per un'analisi dettagliata delle proposte presentate tra il 1876 e il 1959.

⁶ F.S. Ramos da Costa, *A ponte sobre o Tejo entre Santos e Cacilhas*, Lisboa, Cadeia Nacional, 1927, p. 16.

⁷ *Decreto Lei 18190*, 10 aprile 1930. Per un quadro complessivo sulle infrastrutture portoghesi cfr. *Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX*, a cura di M. Heitor, J.M. Brandão de Brito e M.F. Rollo, Lisboa, Dom Quixote, 2004.

⁸ Duarte Pacheco fu anche direttore dell'Istituto Superior Técnico (IST), la più prestigiosa scuola ingegneristica portoghese dove si formarono molti tra gli ingegneri e progettisti legati allo Stato. Cfr. S. Vaz Costa, *O País a Régua e Esquadro*, Lisboa, IST, 2002; sul ponte cfr. pp. 191-198.

⁹ *Programa de concurso*, in Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT), Arquivo António Oliveira de Salazar (AOS), Obras Públicas (OP), cx. 477, f. 12.

¹⁰ *Plano de melhoramentos públicos*, in *ibid.*, f. 8.

Nel 1942, su sollecitazione delle municipalità della riva sud del Tago, sempre più popolate e in fase di sviluppo industriale, Duarte Pacheco nominò una commissione per risolvere i problemi di collegamento tra le due sponde del fiume da realizzarsi anche tramite la costruzione di un ponte. Con la morte di Pacheco nel 1943, l'avvento della guerra e soprattutto con l'inizio dei lavori per il ponte Carmona sul Tago a Villa Franca de Xira nel 1948, il progetto restò in una fase di stallo che si sarebbe risolta solo nel 1953 quando fu nominata una nuova commissione ministeriale presieduta dall'ingegner Barbosa Carmona¹¹.

2. Tra passato e futuro: Il Ponte Salazar

2.1. Un simbolo del progresso

Uno dei primi riferimenti al «ponte Salazar» fu fatto da Joaquim de Pinho Brandão nella seduta parlamentare del 28 ottobre 1952. Nel suo intervento il deputato sostenne l'importanza di «aprire un concorso il 27 aprile 1953 in concomitanza con i 25 anni del governo Salazar»; la necessità di intitolare a lui l'opera; e la rilevanza del ponte in un periodo di sviluppo economico senza precedenti¹².

Dalla metà degli anni '50 infatti in Portogallo si crearono le condizioni che avrebbero portato al «período glorioso»¹³, anni in cui il paese «crebbe in maniera simile alle nove economie più sviluppate di Europa»¹⁴. Le cause furono esterne – la progressiva apertura verso l'estero e l'ingresso nelle organizzazioni economiche internazionali¹⁵ – e interne – la crescente industrializzazione del paese¹⁶, la bassa disoccupazione¹⁷, lo sviluppo del turismo. È in questo quadro che lo Stato, sollecitato dai sempre più influenti gruppi industriali, lanciò il *I e II Plano Nacional de Fomento*¹⁸, due piani quinquennali per lo sviluppo dell'economia, dell'industria e delle infrastrutture. Con un finanziamento statale pari solo a un terzo del totale delle spese e con un marcato eclettismo dei progetti al suo interno, il primo piano rispec-

¹¹ *A construção da ponte sobre o Tejo*, in «Boletim de Informação», n. 2454, 27 aprile 1959, pp. 3-6.

¹² Cit. in L. Ferreira, *A ponte inevitável*, p. 71.

¹³ J. Da Silva Lopes definisce come «período glorioso» i tredici anni dal 1960-1973, in *A economia portuguesa desde 1960*, Lisboa, Gradiva, 2002, p. 15. Silva Lopes nota anche come le guerre coloniali iniziate nel 1961, pur accrescendo le spese militari, non intaccarono la crescita economica del paese (p. 16).

¹⁴ P. Lains, *A economia Portuguesa no Século XX: Crescimento e mudança estrutural*, in *Portugal Contemporâneo*, a cura di A. Costa Pinto, Lisboa, Dom Quixote, 2005, p. 122.

¹⁵ Il Portogallo aderì all'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico nel 1948, all'Associazione europea di libero scambio nel 1959.

¹⁶ P. Lains, *O Estado e a industrialização em Portugal*, in «Análise Social», v. XXIX (128), 1994, 4, p. 943 e 927.

¹⁷ A contribuire fu anche l'elevato numero di espatriati.

¹⁸ *Lei 2058*, 29 dicembre 1952 e *Lei 2094*, 25 novembre 1958.

chiava «le contraddizioni e le esitazioni che caratterizzarono il momento della sua adozione»¹⁹. Tuttavia esso, pur continuando principalmente le riforme avviate tra il 1935 e il 1950, ridefinì le dinamiche tra settore primario e secondario, proponendo «come idea centrale la necessità di modernizzare e industrializzare il paese»²⁰. Partendo da questa base, il secondo piano (1959-64) ebbe un finanziamento statale più ampio (il 54%) e segnò definitivamente l'impegno governativo a «proporzionare l'energia elettrica, i trasporti e le comunicazioni necessarie allo sviluppo delle attività produttive»²¹. Al suo interno era previsto il *ponte sobre o Tejo*.

L'inclusione del ponte nel *II Plano* fu frutto di intensi lavori preparatori, come la relazione della commissione ministeriale del 1953. Questa sosteneva che il ponte Carmona, inaugurato nel 1951, fosse del tutto insufficiente ad assorbire il traffico che era duplicato in soli tre anni. Indicava inoltre la sede del ponte tra Lisbona e Almada sia per le caratteristiche geo-morfologiche sia per la facilità della connessione con la rete viaria esistente. Infine suggeriva alcune proposte per le zone interessate dalla presenza del ponte: nuovi raccordi tangenziali per Lisbona; uno sviluppo urbanistico e viario ad Almada in previsione dell'aumento degli abitanti e dei pendolari; un'autostrada tra Almada e Costa di Caparica, da estendersi in futuro all'Algarve, che consentisse il decongestionamento del traffico e l'incremento del turismo costiero²².

Tra i membri della commissione figurava Eduardo Arantes e Oliveira, allievo di Duarte Pacheco al IST e direttore del *Laboratorio Nacional da Engenharia Civil* (LNEC). Nel 1954, tuttavia, dovette lasciare la commissione perché fu nominato ministro delle Opere pubbliche, incarico che tenne fino al 1967: il suo mandato fu legato alla realizzazione del *Plano Nacional das Comemorações* del 1966 che portò al completamento di circa 7.500 opere pubbliche in occasione del quarantesimo anniversario del golpe militare del 28 maggio 1926 e di cui il ponte rappresentava il massimo risultato. Nel maggio del 1958 il ministro, continuando nel solco di quel circolo virtuoso che aveva portato nel secondo dopoguerra alla nascita di un sistema nazionale di laboratori tecnici specializzati in consulenze e progetti legati alle infrastrutture come il LNEC, creò il *Gabinete da Ponte sobre o Tejo* (GPST)²³. Diretto dall'ingegner José Canto Moniz, il GPST si occupò prima di raccogliere e

¹⁹ A. Marques, *Política Económica e desenvolvimento em Portugal*, Lisboa, Horizonte, p. 115; cit. in J. Croca Cairo, *Os planos de Fomento Nacional no contexto do desenvolvimento económico nacional no pós guerra*, in «Intervenção Social», 31, 2005, p. 194.

²⁰ J. Croca Cairo, *Os planos de Fomento Nacional*, cit., p. 197.

²¹ Ivi, p. 203. Cfr. anche J. César das Neves, *Portuguese Postwar Growth*, in *Economic Growth in Europe since 1945*, a cura di N. Crafts e G. Toniolo, Cambridge, CUP, 1996, pp. 329-354.

²² Ministério das Obras Públicas, *Atravessamento do Tejo em Lisboa*, in Biblioteca Arquivo Historico Ministério Obras Públicas (BAHOP), Arquivo Eduardo Arantes e Oliveira (AO) 02, 01, cx. 18, pp. 125-133. La relazione fu poi ampliata anche all'analisi del traffico ferroviario, cfr. *Ligação entre Lisboa e a margem sul do Tejo*, in BAHOP, AO, cx. 23. In alternativa al ponte la commissione prese in considerazione anche un tunnel.

²³ E. Arantes e Oliveira, *Obras Públicas em Portugal no século XX*, in *a Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX*, cit., vol. 1, pp. 394-405.

aggruppare le informazioni tecniche necessarie per il concorso e poi di coordinare tutte le fasi della progettazione e costruzione del ponte²⁴.

Seppure con sei anni di ritardo rispetto a quanto auspicato da Joaquim de Pinho Brandão, il concorso fu aperto in occasione dell'anniversario del 27 aprile²⁵. Nella conferenza stampa Arantes e Oliveira sottolineò che la scelta della data non «era una mera coincidenza», ma il frutto di un «nostro deliberato proposito per prestare un omaggio sincero nei confronti del Presidente del Consiglio, nel giorno in cui festeggia un ulteriore anno di lavoro incessante, di devozione e di sacrificio per il nostro benessere»²⁶. Il costante riferimento al 27 aprile, a Salazar e l'intenzione, sempre più palese, di dare il suo nome all'infrastruttura, conferivano al ponte, seppure ancora non realizzato, un significato trascendente e lo rendevano un'opera che fondeva in sé un obiettivo pratico e l'autocelebrazione del regime in un modo meno allegorico, seppur non meno influente, di quanto era avvenuto con le esposizioni celebrative del 1940 e del 1960. Il ponte, uno dei più grandi mai costruiti, non solo connetteva le due sponde della città, ma l'intero paese diventava così un simbolo del progresso tecnologico, una metafora del superamento delle difficoltà²⁷. Dai documenti dell'epoca emerge come i contemporanei, pur preoccupati di costruire un'opera di tale proporzione che rappresentava simultaneamente un azzardo e una scommessa per il futuro del paese, fossero consapevoli che solo in quella data congiuntura fatta di progresso tecnico ed economico senza precedenti sarebbe stato possibile avanzare con il progetto.

Il concorso prevedeva l'invio di un ante-progetto per la costruzione e la gestione del ponte per venti anni, e dava indicazioni sulle tariffe dei pedaggi e sulle caratteristiche tecniche dell'opera. Il vincitore tra i quattro consorzi ingegneristico-finanziari comprendenti società francesi, tedesche, statunitensi, e portoghesi²⁸, avrebbe poi inviato un progetto dettagliato che sarebbe stato valutato per l'aggiudicazione definitiva²⁹. Il 24 maggio 1960 Arantes e Oliveira riferì al consiglio dei ministri le decisioni della commissione: veniva suggerito di affidare solo la costruzione del ponte al consorzio vincitore e lasciare allo Stato, o a una società partecipata, la gestione

²⁴ *Decreto-Lei* 43385, 7 dicembre 1960.

²⁵ *Decreto-Lei* 42238, 27 aprile 1959.

²⁶ E. Arantes e Oliveira, *Ponte sobre o Tejo em Lisboa*, 27 abril 1959, Lisboa, Ministério das Obras Publicas, s.p. Su Eduardo Arantes e Oliveira cfr. la biografia di R. Almeida de Carvalho nel *Dicionário de História do Estado Novo*, a cura di F. Rosas, Lisboa, Venda Novas, 1996, pp. 683-685.

²⁷ Cfr. anche le affermazioni di Arantes e Oliveira, *Ponte sobre o Tejo em Lisboa*, cit., e di Canto Monitz, *Livros das actas*, p. 10, in Arquivo Infraestruturas de Portugal (AIP), Gabinete Ponte Sobre o Tejo (GPST), f. 17. Sul punto, più in generale cfr. D. Blockeley, *Bridges. The science and art of the world's most inspiring structures*, Oxford, Oxford University Press, 2012, p. 9.

²⁸ La *Sociedade Atlântico-Portuguesa de Empreendimentos e Expansão Económica*, il consorzio capeggiato dalla *Société des Forges & Ateliers du Creusot*; la *United States Steel Export Company*, e il gruppo legato alla società tedesca Demag A. G. Cfr. AIP, GPST, f. 7. Sui lavori della commissione *Actas das Sessões*, in AIP, GPST 31-603, f. 17; e AIP, GPST, f. 31-603 pp. 177-179.

²⁹ *Concurso para a Construção e Exploração da Ponte sobre o Tejo em Lisboa*, in AIP, GPST 31-602, f. 2.



Fig. 1. A.J. Goulart, Cartellone del *Ponte sobre o Tejo*, in AMLSB, CMLSBAH, PCSP, 004, AJG, I03010.

dell'infrastruttura; di accettare la proposta della *United States Steel*; e infine, di costruire al momento un ponte per il solo traffico stradale.

Quattro giorni dopo, in occasione dell'anniversario del golpe, Salazar firmò il decreto che affidava alla *United States Steel* il compito di presentare un progetto dettagliato³⁰. Nella cerimonia per la firma del contratto per la consegna del progetto definitivo il rappresentante del consorzio, l'ingegner McCracken, sottolineò come la costruzione del ponte fosse solo l'ultima delle sfide vinte contro la natura dal popolo portoghese nel corso dei secoli e come l'opera rappresentasse «l'esempio concreto del continuo progresso e dello spirito moderno» dell'attuale Portogallo. Arantes e Oliveira usò parole simili e concluse dichiarando ufficialmente che l'infrastruttura sarebbe stata intitolata a Salazar, colui che aveva creato le condizioni affinché il

³⁰ *Despacho*, 28 maggio 1960, in AIP, GPST 31-603, f. 16, e *Decreto Lei 43514*, 23 febbraio 1961.

sogno di legare le due sponde del Tago a Lisbona si realizzasse³¹. Con l'arrivo del parere positivo del Consiglio superiore delle Opere pubbliche sul progetto finale, il 27 aprile 1962 si dichiaravano aperti i lavori per il ponte che non sarebbe stato solo «un elemento di grande bellezza, ma anche un simbolo del progresso»³².

2.2. L'altra faccia del progresso. Problemi urbanistici e sociali

Se nella sua concezione iconica positiva il ponte fu presentato come una metafora del progresso, nel momento in cui iniziarono i lavori questa si scontrò con gli aspetti negativi che aveva comportato il rapido sviluppo del paese. Il boom economico aveva generato un «processo di crescita squilibrato e una concentrazione sempre maggiore di popolazione verso la Grande Lisbona»³³. L'aumento delle migrazioni interne, associato alla cronica carenza di abitazioni economiche preesistente, portò all'incremento di quartieri di baracche abusive – i *bairros de lata* – in varie parti della città, tra cui la zona della valle di Alcântara³⁴. L'area in cui sarebbe dovuto sorgere il ponte presentava all'inizio degli anni '60 una densa e diversificata maglia urbana in cui coesistevano terreni di proprietà del Comune, impianti industriali del XIX secolo, palazzi di famiglie benestanti, modeste case di operai e baracche³⁵. È in questo contesto che il Comune di Lisbona e il governo, tramite il GPST, a fine 1961 iniziarono a notificare gli espropri prima nel lungofiume e poi nella valle di Alcântara dove, a causa della conformazione territoriale, si dovette creare un imponente viadotto per collegare il ponte con la rete viaria³⁶. Molte fabbriche furono costrette a delocalizzare e, in assenza di un piano regolatore adeguato, la maglia urbana subì importanti rotture e anomalie disfunzionali provocando disagi e conflitto sociale. Di

³¹ *Texto de resposta do senhor McCracken e Palavras do Ministro das Obras Públicas*, in BAHOP, AO, 02-01, cx. 18.

³² *Proposta da United States Steel Export Company*, in AIP, GPST 31-602, f. 7. Il progetto definitivo constava di 100 volumi e 500 disegni tecnici. Per un profilo aziendale, K. Warren, *Big Steel: The First Century of the United States Steel Corporation*, University of Pittsburgh Press, 2001.

³³ C. Nunes Silva, *Política urbana em Lisboa*, Lisboa, Horizonte, 1994, p. 23. Il ponte fu inserito nel *Plano Director de Urbanização e Expansão de Lisboa* elaborato tra il 1954 e il 1959 e alterato parzialmente tra il 1963 e il 1967 anche a causa degli squilibri causati dalla costruzione dell'opera.

³⁴ J.A. França, *Lisboa: urbanismo e arquitetura*, Lisboa, ICLP, 1990, pp. 190-110. Secondo uno studio del *Gabinete Técnico de Habitação* nel 1965 esistevano a Lisbona 10.918 baracche dove risiedevano circa 43.000 persone. A questo numero vanno aggiunti gli abitanti abusivi che non rientravano nelle statistiche. J.P. Silva Nunes, *O programa Habitações de Renda Económica e a constituição da metrópole de Lisboa*, in «Análise Social», 206, XLVIII, 2013, p. 93.

³⁵ Per una storia sociale del quartiere cfr. F. Vidal, *Les habitants d'Alcântara*, Villeneuve d'Ascq, Septentrion, 2006.

³⁶ Secondo i dati del «Diário Popular» il problema nel 1965 arrivò a riguardare 1.500 famiglie (1500 famílias vão ser realojadas, 10 agosto 1965). Per un quadro generale: Arquivo Municipal de Lisboa (AMLSB), Câmara Municipal de Lisboa (CMLS), Administração Geral (AGER), Notariado (N), 02/07.

questo malessere si fecero portavoci in un primo periodo l'associazione degli inquilini di Lisbona e alcuni quotidiani come «A República» e «Diário Popular». Pur non mettendo in discussione l'importanza della costruzione del ponte, furono denunciate le irregolarità degli sfratti da compiersi in un lasso di tempo molto breve senza che il GPST e il Comune avessero fornito soluzioni abitative o indennità monetarie adeguate³⁷. Nell'autunno del 1962 la questione fu affrontata anche dai principali quotidiani nazionali: «O século» parlò apertamente di «serio problema» e di «situazione drammatica» soprattutto per i residenti clandestini che, non avendo diritto a nessun tipo di risarcimento o alternativa abitativa, erano stati costretti a dormire all'aperto in attesa di poter ricostruire una casa di lamiera nelle zone adiacenti³⁸. Tra fine 1962 e il 1966 il GPST e il Comune di Lisbona, dopo un rilevamento del numero delle famiglie interessate dalle demolizioni, costruirono mille appartamenti ad affitto agevolato nel quartiere di Olivais e 750 abitazioni prefabbricate nella zona di Chelas che, trovandosi dalla parte opposta della città determinarono un forte senso di sradicamento delle popolazioni di Alcântara³⁹. I provvedimenti furono del tutto insufficienti: nel 1965 «O Século» scriveva ancora che uno dei tre problemi che il Comune avrebbe dovuto risolvere entro l'anno era quello delle opere urbanistiche e abitative legate alla costruzione del ponte⁴⁰. Pochi giorni prima dell'inaugurazione del ponte, non era ancora stata trovata una soluzione soddisfacente e il consiglio comunale di Lisbona prendeva atto che «si erano dovute trasferire alcune baracche in altri quartieri di abitazioni precarie, approssimativamente 300 famiglie: alcune non potevano pagare l'affitto agevolato che gli era stato chiesto; altre non erano legalmente costituite; altre, infine, non avevano raggiunto una condizione morale e di vita tale da permettergli di abitare una casa»⁴¹.

Seppur in modo minore il problema degli espropri riguardò anche la riva sud del Tago nella zona di Pragal. L'associazione degli inquilini riportò l'atteggiamento anormale del GPST che, mentre aveva preso una posizione nei confronti dei residenti di Alcântara, ancora a fine 1962 non si era pronunciato sulle famiglie della riva sud. «A República» denunciò nello stesso periodo come anche «il comune di Almada non avesse ancora preso le decisioni che il problema richiedeva»⁴². L'anno successivo, grazie al minor numero di persone coinvolte e alla stratificazione socio-economica

³⁷ *A ponte sobre o Tejo e as demolições*, in «Associação dos inquilinos de Lisboa», n. 45, giugno-luglio 1962. Canto Moniz rispose con una lettera al «Diário de Lisboa» il 16 agosto 1962.

³⁸ *Sério problema das barracas e Um casal dorme (?) ao relento*, in «O Século», 13 novembre e 21 novembre 1962.

³⁹ «Anais da Câmara Municipal de Lisboa», agosto 1966, pp. 477-492. Presentate nelle pubblicità della ditta costruttrice come *Casas pré-fabricadas. Solução para um problema social*, e come una misura provvisoria, il quartiere divenne nel corso del tempo un'area degradata con problemi sociali di povertà e droga. Le ultime abitazioni furono abbandonate solo a metà anni '90.

⁴⁰ *Três problemas principais*, in «O Século», 4 gennaio 1965. Il «problema sociale» degli abitanti di Alcântara fu riportato anche dal «New York Times» (*Two-Mile Bridge at Lisbon*, 6 agosto 1966).

⁴¹ Câmara Municipal de Lisboa, *Acta* 375, 20 luglio 1966.

⁴² «Associação dos inquilinos de Lisboa», n. 46, agosto-ottobre 1962 e *Urge solucionar os problemas e A volta das expropriações na outra margem*, in «A República», 21 settembre 1962 e 17 ottobre 1962.

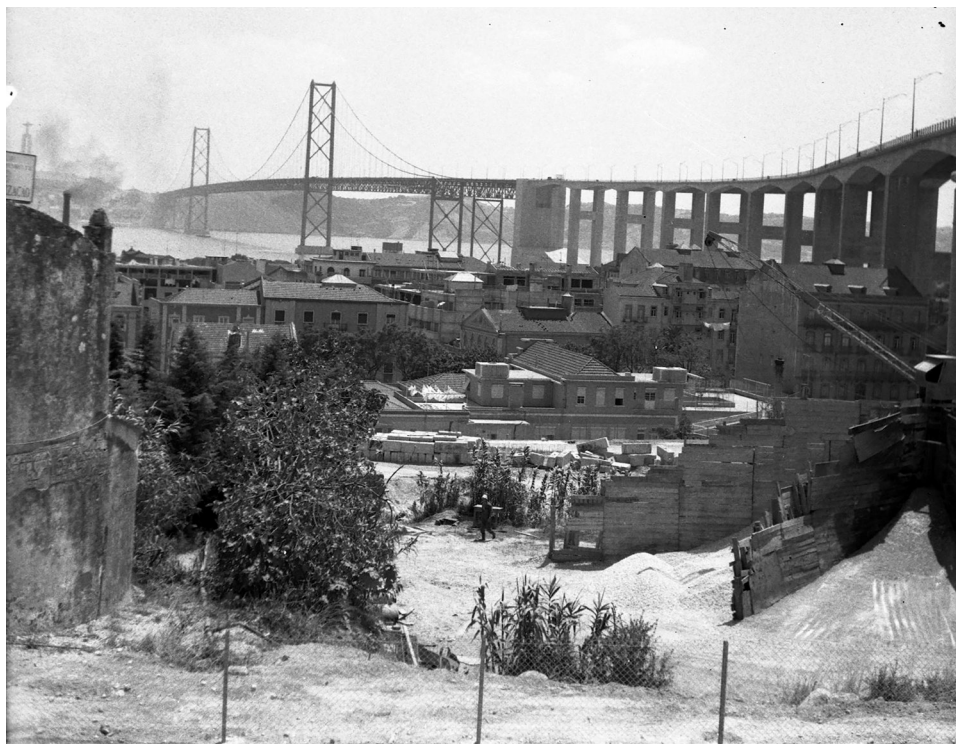


Fig. 2. Artur Inácio Bastos, Panorâmica sulla costruzione del Ponte, AMLSB,CML-SBAH,PCSP,004, AIB, 001312.

meno complessa, il comune riuscì a indire un bando per la costruzione di 98 nuove abitazioni per le famiglie sfrattate⁴³. Oltre ai problemi abitativi immediatamente legati ai lavori di costruzione del ponte gli interrogativi urbanistici della zona di Almada riguardarono, più in generale, il doppio significato che il progresso avrebbe portato nella loro comunità. Nei giornali si sottolineava come il ponte avrebbe agevolato «una crescente valorizzazione di questa sponda»⁴⁴ in termini di viabilità, opportunità di lavoro e di nuove abitazioni; e il sindaco di Almada descrisse l'infrastruttura come «un'opera decisiva» per l'ingrandimento degli insediamenti produttivi e per l'incremento del turismo. A tal proposito fu nominata un'apposita «commissione municipale per il turismo» al fine di sfruttare al meglio l'opportunità data dai nuovi collegamenti viari e al contempo vigilare affinché le aree costiere fossero edificate in modo «razionale e ponderato». Per la penisola di Tróia un grup-

⁴³ *Um bairro para realojados*, in «Diário Popular», 3 ottobre 1963.

⁴⁴ *Fala o vigente*, in «Jornal de Almada», 14 gennaio 1961.

po finanziario a prevalenza brasiliana incaricò l'architetto Keil Amaral di studiare un vasto piano urbanistico comprendente aree verdi, zone residenziali, un hotel e un campeggio⁴⁵. Il dibattito sullo sviluppo urbano era spesso associato anche alle preoccupazioni per la perdita identitaria che questo avrebbe comportato. I piani per la «nuova Almada», che avrebbe raggiunto in pochi anni i 100.000 abitanti, inquietavano la popolazione che temeva che l'intera aera si sarebbe trasformata in una città-satellite dormitorio al servizio degli interessi di Lisbona⁴⁶. Le problematiche urbanistiche e sociali legate alla costruzione del ponte furono quelle che trovarono un'eco maggiore sui giornali. Il numero e il tono degli articoli, pur essendo solo una selezione passata dalle maglie della censura, rappresentano un esempio della moderata apertura al giornalismo critico e alla segnalazione di alcune storture governative che stavano perdendo sempre più campo a partire dagli anni '60⁴⁷.

L'altro caso fu rappresentato dai reportage sulle condizioni lavorative di «Diário popular» e «Actualidades» del febbraio 1964 del. Attraverso articoli e interviste i due giornali denunciarono la mancanza delle elementari norme di sicurezza nei cantieri e «le arbitrarie, gli abusi di potere e la mancanza di rispetto per la dignità umana» nei confronti dei lavoratori portoghesi da parte delle aziende statunitensi impegnate nella costruzione del ponte⁴⁸. A differenza del caso degli alloggi, in cui a era criticato l'operato del governo, gli articoli, pur sostenendo che il GPST sottovalutasse il problema e scoraggiasse le denunce, avevano come principale bersaglio le relazioni tra i tecnici statunitensi e la manodopera portoghese. Il diverso approccio alla tecnologia, al progresso, all'organizzazione del lavoro tra le maestranze e i tecnici portoghesi e quelli della *United States Steel*, che emergono dagli articoli e dalle interviste realizzate durante la costruzione del ponte, possono quindi essere interpretati come un interessante caso di studio nel quale cogliere i riflessi dell'ambivalenza di fondo nella relazione tra i due paesi nel secondo dopoguerra⁴⁹. Oltre

⁴⁵ *O progresso turístico*, in «Diário de Lisboa», 9 febbraio 1964 e *A península de Tróia*, «Diário de Lisboa», 1 febbraio 1964.

⁴⁶ *Um notável futuro*, in «O Século», 29 marzo 1964 e *Almada e a ponte*, in «Jornal de Almeida», 12 ottobre 1963.

⁴⁷ «Diário Popular» realizzò un reportage sul tema delle abitazioni composto da diciannove articoli, di cui solo uno non fu censurato; Ferreira, *A ponte inevitável*, cit., p. 133. Sulle proteste degli anni '60 cfr. G. Accornero, *The Revolution before the Revolution*, New York, Bergahn, 2016 e G. Adinolfi e A. Gori, *Dalla pace in tempo di guerra alla guerra in tempo di pace*, in *La costruzione della pace nell'Europa del secondo Novecento*, a cura di E. Gentiloni Silveri, G. La Bella, S. Palermo, Roma, Apes, 2017, pp. 104-130.

⁴⁸ *A digidade dos nossos trabalhadores, Merecem ampla proteção os trabalhadores portugueses e Insurge-se contra os americanos o próprio gabinete*, in «Actualidades» 1, 8 e 29 febbraio 1964 e *O tratamento dos operários*, in «Diário Popular», 23 febbraio 1964. Il GPST rispose a entrambe le testate con le lettere pubblicate il 23 e il 29 febbraio in cui diceva di aver aperto un'inchiesta interna, giudicata insufficiente da «Actualidades». Secondo il «New York Times» i lavoratori portoghesi impegnati nella costruzione del ponte «erano probabilmente la manodopera più pagata del Portogallo, con un salario di 3 dollari a fronte dei 2 di media» (*Two-Mile Bridge*, cit.). Cfr. Anche *Lisbon's Dream Nears Reality*, in «Staten Island», 23 agosto 1966.

⁴⁹ La selezione del personale portoghese era fatta dalla *United States Steel*. L'ingegnere americano Robert Wilkinson tenne un diario durante tutta la sua permanenza a Lisbona nel quale in vari passaggi constatava l'arretratezza portoghese in termini di tecniche ingegneristiche e control-

alle divergenze politiche – basate soprattutto sull'ostilità statunitense alla politica coloniale di Lisbona a partire dal 1959 e, più marcatamente, durante la presidenza Kennedy⁵⁰ – furono anche le differenze identitarie, riconducibili ai modelli ideologici alla base dei rispettivi paesi, a determinare una reciproca diffidenza tra Stati Uniti e Portogallo. Salazar, e «più in generale la parte più conservatrice del regime», sostenevano che gli americani erano «come bambini cresciuti, pieni di potere e affascinati dalla tecnologia, ma ingenui e semplicisti, incapaci di capire la sofisticatezza europea»⁵¹; a sua volta il sottosegretario di Stato George Ball dopo un viaggio a Lisbona nel 1963 riferiva a Washington che la politica di Salazar viveva «in una dimensione temporale molto differente dalla nostra» e che i principi e «gli eroi del passato continuavano a plasmare la politica portoghese»⁵².

2.3. Un ponte verso l'estero

La politica estera portoghese nel secondo dopoguerra, come quella economica, fu determinata da una progressiva apertura verso l'estero. Il rapporto con le potenze occidentali fu ambiguo, oscillante tra la diffidenza e l'incomprensione dell'*Estado Novo* nei confronti della nuova congiuntura internazionale e la volontà, ma soprattutto la necessità, di legittimarsi verso gli altri stati del blocco occidentale e atlantico, come testimonia la presenza del Portogallo tra i membri fondatori della Nato. Emblematico è in tal senso il rifiuto di Salazar di partecipare al primo Piano Marshall per poi, seppur de «contragosto», riconoscere che l'appoggio economico e politico degli Stati Uniti avrebbe consentito alla nazione un rapido sviluppo, e chiedere l'ammissione alla seconda tornata di aiuti. Grazie all'ERP il paese fu incluso nello *United States Technical Assistance & Productivity Programme (1947-1959)* che sul lungo termine ebbe una funzione decisiva nello sviluppo delle infrastrutture portoghesi in termini di internazionalizzazione, di circolazione di saperi e di adozione di una nuova programmazione economica-tecnologica, affinata in seguito nel corso dei *Planos de fomentos*⁵³.

La tensione tra l'importanza del dato nazionale e l'apertura internazionale fu costante in tutto il processo di costruzione del ponte. Come sostenne Arantes e Olivei-

lo della qualità. R.A. Wilkinson, *Tagus River Bridge Diary*, 10 ottobre 1962 e 3 settembre 1963, cit., in Ferreira, *A Ponte inevitável*, cit., pp. 154-155.

⁵⁰ L.N. Rodrigues, *Salazar-Kennedy*, Lisboa, Editorial Notícias, 2002. Cfr. anche Id. *A administração Johnson e a questão colonial* e A.J. Telo, *Portugal, os EUA e a Nato (1949-1961)*, entrambi in *Regimes e Império: as relações luso-americanas no século XX*, Lisboa, IPRI, 20006, pp. 89-112 e 45-88.

⁵¹ A.J. Telo, *Portugal*, cit., p. 83. Sul punto cfr. anche *Lettera di Salazar al Conte Gonzague de Reynold*, cit., in F. Ribeiro de Meneses, *Salazar*, Lisboa, Dom Quixote, 2010, p. 73.

⁵² G. Ball, *The Past Has Another Pattern*, New York, Norton & Company, pp. 276-277, in L.N. Rodrigues, *A Administração Johnson*, cit., p. 93.

⁵³ M.F. Rollo, *Portugal e o Plano Marshall. História de uma adesão de contragosto*, in «Análise Social», XXIX (128), 1994 (4), pp. 841-869 e Id., *Inovação e produtividade*, in *Momentos de inovação*, cit., pp. 40-80.

ra nella sua relazione al Consiglio dei ministri, già all'apertura del concorso, che pur prevedeva obbligatoriamente l'utilizzo di materie prime, tecnici e manodopera non specializzata nazionale, vi furono «diversi ingegneri portoghesi che manifestarono il loro disappunto per non poter partecipare alla pianificazione dell'opera e alla elaborazione del progetto, perdendo così un'opportunità unica di affermare il merito della tecnica nazionale». Se dal punto di vista ingegneristico ed economico «non c'era alcuna possibilità di imporre un progetto nazionale»⁵⁴, il concorso – come sostenne la commissione incaricata di giudicare i progetti – per il numero dei partecipanti, per la rilevanza dei consorzi partecipanti e per l'importanza delle proposte finanziarie, poteva essere considerato un motivo di orgoglio nazionale e dimostrava «il grande interesse che l'opera ha generato e il credito che il nostro paese ispira negli ambienti ingegneristici e finanziari mondiali»⁵⁵.

Prescindendo dai problemi con la manodopera sopracitati, la prima ricaduta positiva dell'apertura internazionale del concorso fu una circolazione dei saperi tecnici tra gli ingegneri portoghesi e quelli statunitensi. Oltre alle visite di Arantes e Oliveira e Canto Moniz agli stabilimenti e ai cantieri negli Stati Uniti⁵⁶ della *United States Steel* il lavoro quotidiano protratto per oltre quattro anni degli ingegneri delle due nazioni permise una contaminazione positiva in termini di diffusione di conoscenze. Gli scambi di saperi non riguardarono solo Portogallo e Stati Uniti: durante gli anni di lavorazione il cantiere fu visitato da numerosi inviati dei maggiori giornali internazionali, «99 visite di stato composte da tecnici, 15 gruppi di scuole tecniche nazionali e 12 internazionali, 5 ministri delle Opere Pubbliche, per un totale di 15.000 persone»⁵⁷.

Oltre alle visite ufficiali anche le riviste specializzate delle aziende del settore pubblicarono reportage sull'andamento dei lavori e sulle nuove tecniche impiegate per la costruzione del ponte, con particolare attenzione alle fondamenta dei piloni di sostegno con il metodo dei cassoni fluttuanti a cielo aperto, utilizzato per la prima volta in Europa e molto più sicuro rispetto ai cassoni pneumatici impiegati nella costruzione del Ponte di Brooklyn⁵⁸. Anche la stampa estera non specializzata, grazie all'intenso lavoro di diffusione delle notizie compiuto dal GPST, dal *Secretariado Nacional de Informação* e dall'ufficio stampa della *United States Steel*⁵⁹, riportò i

⁵⁴ *Exposição da S.E. o Ministro das Obras Públicas ao Conselho de Ministros*, p. 28, in AIP, GPST 31-602, f. 10.

⁵⁵ *Relatório da comissão*, pp. 3-4, in AIP, GPST 31-602, f. 10.

⁵⁶ *O ardor patriótico*, in «Diário Popular», 5 giugno 1964.

⁵⁷ *A ponte sobre o Tejo*, in «Diário de Manhã» 6 gennaio 1966. Cfr. «Diário Popular» del 5 febbraio e 1 luglio 1963; «Diário de Lisboa» 30 aprile 1963; «Diário de Notícias» del 28 agosto 1964 e 11 marzo 1965; «Diário de Manhã» 26 maggio 1965; «O século» 6 luglio 1966. Il resoconto della visita del giornalista spagnolo Julian García Candau in «El Alcazar», 22 gennaio 1966.

⁵⁸ La rivista della Morrison Knudsen, una delle aziende del consorzio della *United States Steel*, pubblicò sul tema: *Giant Bridge Beings at Lisbon*, in «The Em-Kayan», aprile 1963; cfr. anche «Revista Mexicana de la Construcción», ottobre 1963. Sui cassoni del Ponte di Brooklyn si rimanda all'articolo di Marco Sioli in questo numero.

⁵⁹ «Come nel caso del ponte MacKinac e di altre opere simili, il dipartimento di *public relationship* (sic.) della *United States Steel*, manterrà il mondo informato dei progressi del Portogallo, ben esemplificati dalla costruzione del ponte sul Tago», in AIP, GPST 31-602, f. 7.

momenti più salienti della costruzione tra il novembre 1962 e il luglio 1966: l'immissione dei cassoni galleggianti sul fiume, l'ancoraggio dei piloni, il montaggio dei cavi principali, la prima traversata sul *catwalk*, il posizionamento della trave irrigidente centrale e dell'impalcato. Il giorno della posa dell'ultimo tratto di collegamento, quando finalmente il ponte assunse la sua forma definitiva, lo spagnolo «A.B.C.» descrisse l'infrastruttura come «audace e cosmopolita»; il «New York Times» scrisse che il «sogno portoghese» di ripresa economica aveva assunto «la forma concreta di un ponte monumentale sospeso sopra le acque del Tago» che diveniva il «simbolo di un nuovo modo di pensare» e di avvicinarsi all'Europa. L'opera, anche in altri articoli della stampa internazionale, diveniva quindi l'icona di un movimento che oltrepassava il dato cittadino e regionale, connettendo il Portogallo con gli altri paesi occidentali⁶⁰.

Sogno, simbolo, progresso, furono espressioni ricorrenti negli articoli della stampa straniera. Alla fine dei lavori, terminati con sei mesi di anticipo sul previsto, un altro termine fu ampiamente utilizzato, quello di «record». Il ponte, «un'opera d'arte possente e elegante», era il più lungo d'Europa in termini di dimensioni e luce ed era l'infrastruttura più lunga fino ad allora progettata per supportare il traffico ferroviario e stradale. Le sue torri, con un'altezza di oltre 190 metri, erano le più alte del continente europeo, il terzo pilone poggiava sulle fondamenta più profonde mai costruite; la sua trave continua centrale era la più lunga a livello mondiale⁶¹.

Questi dati tecnici furono ripetuti da Roger Blought il giorno dell'inaugurazione, davanti a oltre 11.000 persone arrivate a Lisbona apposta per l'occasione, tra cui oltre 250 giornalisti nazionali e stranieri accreditati.

2.4. Celebrare il passato, costruire il futuro

Il 6 agosto 1966 la cerimonia di apertura fu seguita nel mondo grazie alla diretta della *Radio e Televisão de Portugal* in eurovisione e agli articoli della stampa. Molti giornalisti, oltre a riportare i tratti salienti della celebrazione, si soffermarono sul significato del ponte: un'opera «monumentale», che rappresentava «una pietra milia-

⁶⁰ *El puente sobre el Tajo «Audaz, Cosmopolita»*, in «A.B.C.», 12 gennaio 1966; *Portugal's Tagus Bridge will link quiet south to busy north*, in «New York Times» 15 gennaio 1966; *U.S.-Portugal co-operation*, in «Calgary Herald», 2 agosto 1966. Sul rapporto tra sublime, monumentale e tecnologia cfr. D.E. Nye, *American Technological Sublime*, Cambridge, MIT Press, 1994, in particolare pp. XI-XVI e 45-48 dedicate ai ponti.

⁶¹ *L'inauguration du plus beau et plus long pont suspendu d'Europe*, in «La quotidienne», 9 agosto 1966; *The bridge that breaks records*, in «Sunday Examiner & Chronicle», 21 agosto 1966. Oltre agli articoli elogiativi vi furono anche pezzi critici, come *The bridge builders* apparso sul «Daily Press» il 13 novembre 1966, in cui il giornalista Steve Conn critica l'eccessiva autocelebrazione della cerimonia inaugurale e si domandava se i 75 milioni di dollari non sarebbero stati meglio spesi in opere di irrigazione per le ampie parti di territorio portoghese ancora incolto.

re» per il Portogallo⁶². L'eccezionalità dell'infrastruttura e la sua funzione di collegamento tra passato e presente furono anche i temi più trattati dalla stampa nazionale.

«Grande, immenso, maestoso, fantastico, meraviglioso, il ponte è già là. Chi si affaccia sul Tago lo vede subito, nella grandiosità dello scenario che il fiume gli offre». Con queste parole il giornalista di «Notícias» apriva il suo articolo di fondo sull'importanza del ponte per il Portogallo. Un'opera che «atterriva» al primo sguardo, ma che cambiava per sempre il panorama della città rendendolo «meraviglioso»⁶³. L'imponenza dell'infrastruttura si inseriva in uno scenario pre-esistente – quello del fiume Tago e dei monumenti della zona di Belém – altrettanto maestoso e altamente significativo per l'identità nazionale. Arrivando in nave in città si riusciva a vedere contemporaneamente la Torre di Belém, il monumento alle scoperte e il ponte, venendosi a creare un gioco prospettico in cui la grandezza «dell'ingegno portoghese», che aveva caratterizzato il passato glorioso delle scoperte geografiche, simboleggiata dalla torre e dal monumento commemorativo, si legava con quella del presente. Il ponte non era solo «un collegamento tra due margini di un estuario dove era nata la storia marittima di un popolo», ma un legame tra il passato, il presente e il futuro portoghese. L'infrastruttura diveniva quindi essa stessa «un monumento», un modo per celebrare la storia di un popolo e per esaltare il regime⁶⁴.

L'apertura del ponte – insieme con quella del Pantheon nazionale – figurava tra gli eventi di spicco del programma delle celebrazioni del quarantesimo anniversario della dittatura che avevano significativamente come tema: «Celebrare il passato, costruire il futuro»⁶⁵. Nel gennaio 1966 fu nominata un'apposita commissione per organizzare la cerimonia inaugurale; questa fu inserita in un denso programma di festeggiamenti lungo due giorni⁶⁶. Nel piazzale di fronte all'ingresso sud del ponte fu allestito un palco e montate le tribune che ospitarono quasi 11.000 invitati: membri del governo e della camera corporativa, personalità politiche, militari e religiose nazionali, esponenti di governi stranieri, giornalisti e semplici cittadini. Di fronte al palco sfilarono i ragazzi dell'organizzazione giovanile della *Mocidade Portuguesa*, gli alunni della Casa Pia, i cadetti dell'accademia militare e navale, i delegati di tutte le municipalità del Portogallo e dei possedimenti coloniali. La guardia d'onore era composta dai rappresentanti dei tre rami delle forze armate. In corteo da Lisbona arrivarono il cardinal patriarca Cerejeira, che successivamente benedisse l'infrastruttura, il presidente della Repubblica Américo Thomas e, infine, António Salazar. Alle 10.30 dopo il passaggio di una squadra di aerei sul ponte e lo scoppio di 21 tiri a salve dal forte di Almada, iniziarono i discorsi ufficiali; Canto Moniz, Arantes e

⁶² *Americo Thomas inaugura el Puente Salazar*, in «A.B.C.», 7 agosto 1966; *Grande ponte sul Tago*, in «Il globo» 7 agosto 1966 e *Bridge Tribute to Salazar*, in «Sunday Telegraph», 7 agosto 1966.

⁶³ *A ponte*, in «Eva», 5 agosto 1966 e *A ponte sobre o Tejo*, in «Notícias», 6 agosto 1966.

⁶⁴ *Ponte. Um abraço festivo*, in «Diário Popular», 6 agosto 1966; *Um símbolo do estoicismo*, in «O primeiro de Janeiro», 7 agosto 1966; *A ponte Salazar*, in «Ilustração Portuguesa», 1 ottobre 1966; *A Ponte sobre o Tejo*, in «ABC. Diário de Angola», 6 agosto 1966. È interessante notare che gli articoli dal tono più enfatico si trovano in pubblicazioni portoghesi pubblicate in Angola e in Mozambico, nel caso di «Notícias».

⁶⁵ *Celebrar o passado, construir o futuro*, in «Diário Popular», 1 marzo 1966.

⁶⁶ *Programa das comemorações*, in BAHOP, AO, 02,01, cx. 17.

Oliveira, Roger Blough, e i sindaci di Lisbona e Almada enfatizzarono il momento di orgoglio nazionale, la realizzazione di un sogno lungo 90 anni, i progressi tecnici compiuti, le possibilità di sviluppo offerte dal ponte, l'operato del governo e di Salazar. In particolare il sindaco di Lisbona, França Borges, ringraziò Salazar affermando che «è lui l'uomo modesto e semplice che sta agendo come se avesse fatto un voto di offerta totale della sua vita, come prima di lui avevano fatto i santi, i martiri e gli eroi che più illuminarono la storia del popolo portoghese»⁶⁷. Il presidente del Consiglio rimase schivo durante tutta la cerimonia, e furono gli altri a evocare il suo nome che innegabilmente marcò in modo decisivo l'inaugurazione⁶⁸. Come era avvenuto anche in altre occasioni celebrative la sua figura fu una presenza costante pur senza che Salazar ricoprì fisicamente un ruolo di primo piano. Ancora in uno scambio di corrispondenza del febbraio 1966 Arantes e Oliveira, inviando a Salazar il programma delle commemorazioni, chiedeva indicazioni sulla designazione ufficiale del ponte e scriveva «da molto tempo la televisione, la cui popolarità è nota, si riferisce al ponte con il nome di Vostra Eccellenza. Come sarebbe percepita ora una alterazione? Oso suggerire che sia ritirato il nome del ponte dalla moneta e dal francobollo commemorativo, ma che non si estenda oltre la proibizione di Vostra Eccellenza a mantenere la designazione stabilita»⁶⁹.

Accanto alla cerimonia dell'inaugurazione furono pianificate anche altre manifestazioni collaterali: la messa solenne nel santuario del Cristo Re, i ricevimenti per gli ospiti nazionali e stranieri, l'esposizione retrospettiva sul ponte, la proiezione del documentario girato da Leitão de Bairros, e una lunga serie di eventi sportivi e ricreativi pensati per coinvolgere le popolazioni di entrambe le rive del fiume che si susseguirono nei giorni successivi. Tra questi le regate nel Tago, la *corrida da Ponte*, il passaggio del giro ciclistico del Portogallo, la *tourada* di gala a Setúbal, la mostra dei disegni dei bambini intitolata *A ponte vista pelas crianças*. Per la sera furono organizzate una serie di eventi legati a quella cultura popolare che l'*Estado Novo* aveva contribuito a creare nel corso dei decenni e che aveva sempre affiancato alle manifestazioni ufficiali in occasione delle grandi celebrazioni nazionali: le illuminazioni pubbliche nei centri cittadini, gli *arraiaís* – feste popolari all'area aperta con musica e cene economiche – e le *marchas populares* – le sfilate dei quartieri di Lisbona –, durante le quali i figuranti di Alcântara adornarono i propri costumi con l'immagine del ponte⁷⁰.

L'infrastruttura entrò ben presto nell'immaginario collettivo dei portoghesi, tanto da farne un simbolo ricorrente in loghi aziendali, pubblicità, programmi di eventi e convegni. Non stupisce quindi che uno dei primi atti di ridenominazione susseguenti la Rivoluzione dei garofani del 1974 riguardasse proprio il ponte Salazar.

⁶⁷ *Inauguração da Ponte Salazar*, in «Revista Municipal», n. 108, 1966, p. 12.

⁶⁸ Aspetto colto soprattutto dal «New York Times» del 7 agosto 1966.

⁶⁹ *Lettera di Arantes e Oliveira a Salazar* del 15 febbraio 1966, in ANTT, AOS, CO, OP, cx. 486. Nella stessa lettera il ministro si dice imbarazzato per aver divulgato alla stampa il nome del ponte durante la cerimonia di firma del contratto.

⁷⁰ Sul punto, in particolare sui primi anni della cultura popolare estadonovista: D. Melo, *Salazarismo e cultura popular*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2001 e V. Alves, *A Política Folclorista do Secretariado de Propaganda Nacional*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2013.

3. Un simbolo di libertà: Il ponte 25 aprile

Il 27 aprile 1974 il 1° *comité de acção popular* si recò sotto il pilone di Avenida da Índias; decine di persone attaccarono manifesti con il nome del gruppo e scritte inneggianti alla rivoluzione dopodiché scrissero a grossi caratteri con la vernice nera: *Ponte 25 de Abril*. Poco dopo una seconda squadra iniziò a rimuovere alcune parole dalla lapide commemorativa posta nel 1966 fino a che non furono fermati da una pattuglia di militari. Intervistato dal giornalista di «A Capital», uno dei membri del *comité* affermò che il gruppo, nato in maniera spontanea, era ancora in fase embrionale, ma aveva ben chiaro che uno dei suoi scopi era quello di riappropriarsi «dei simboli [del regime] che consideriamo più perniciosi»⁷¹.

La definitiva rimozione delle lettere di bronzo dal pilone del ponte fu effettuata il 5 ottobre 1974. L'atto acquisì un profondo significato simbolico: il nuovo governo faceva proprio uno dei simboli più potenti del vecchio regime – il ponte – nel giorno in cui dava un nuovo significato ai festeggiamenti legati all'anniversario della proclamazione della repubblica. Il cambiamento di nome del ponte, una struttura che evocava l'idea del collegamento, era anche funzionale all'accostamento delle due rivoluzioni della storia portoghese contemporanea, quella del 5 ottobre 1910 (data che celebrava la nascita della Repubblica) e del 25 aprile 1974. Il parallelismo fu sottolineato dagli oratori intervenuti alla cerimonia, fortemente voluta dal colonnello del *Movimento das Forças Armadas* João Varela Gomes⁷², alla quale assistettero centinaia di persone che sventolavano bandiere nazionali e dei principali partiti politici tornati a essere legali. Nonostante la cerimonia ufficiale, il cambiamento di nome fu essenzialmente una «scelta di popolo» come scrissero i giornalisti nel 1974⁷³; inoltre, a oggi, il nome 25 aprile non è stato mai ratificato dal parlamento.

In conclusione il ponte sul Tago, con la molteplicità dei suoi eteronimi, costituisce un'interessante lente attraverso cui analizzare gli avvenimenti della storia contemporanea portoghese, in particolar modo nel decennio a cavallo tra metà anni '50 e '60, un periodo in cui il paese stava vivendo profonde trasformazioni sul piano delle politiche urbanistiche, demografiche, economiche e di posizionamento estero. L'inaugurazione lo rese un simbolo di un regime che, ormai impegnato nel pantano

⁷¹ *Primeiro Comité de Acção Popular "baptiza" a Ponte do Tejo*, in «A Capital», 28 aprile 1974. Un'azione meno spontanea sui simboli artistici del regime fu compiuta dal gruppo del *Movimento Democrático de Artistas Plásticos* con l'irruzione nel palazzo sede del *Secretariado Nacional de Informação* il 28 maggio 1974 al grido di «l'arte fascista fa male alla vista», per coprire la statua di Salazar realizzata da Francisco Franco, o la realizzazione del *Painel do 10 de Junho* realizzato all'interno della Galeria nazionale di arte moderna, che era ospitata in uno dei padiglioni simbolo della Esposizione del mondo portoghese del 1940 (*Movimento Democrático de Artista Plásticos, A arte fascista faz mal a vista*, in «Flama», 7 giugno 1974; e I. Nogueira, *A parede da Rua*, in «Vox Musei», v. 1 (2), pp. 215-221).

⁷² Per la lista degli oratori cfr. L. Rodrigues, *A ponte inevitável*, cit., p. 211. Sul ruolo di Varela Gomes nell'organizzazione della celebrazione cfr. J. Varela Gomes, *Memória Ideológica no Centenário da República*, Lisboa, Letra Livre, 2011.

⁷³ *Cumpre-se a vontade do Povo*, in «Diário de Notícias», 6 ottobre 1974 e «Diário de Lisboa», 6 ottobre 1974.



Fig. 3. Eduardo Gageiro, *Cambiamento di nome del ponte Salazar*, in PT, AMLSB, EGA, 000060.

delle guerre coloniali, necessitava di sempre maggiore consenso interno e accreditamento internazionale. Con la transizione democratica il ponte divenne l'icona della volontà popolare e della libertà ritrovata. Una simbologia che ha continuato a mantenere negli anni successivi: nel 1994, l'aumento delle tariffe di accesso all'infrastruttura portò a un blocco totale del ponte, generando quello che è considerato uno dei maggiori atti di protesta civile antigovernativa del Portogallo dopo la Rivoluzione dei garofani.

Annarita Gori
 Instituto de Ciências Sociais
 Universidade de Lisboa
 Av. Aníbal Bettencourt, 9
 1600-189 Lisboa - Portugal
 annarita.gori@ics.ulisboa.pt